

中国不支持船舶油污纯经济损失赔偿之探讨

许 娟

(厦门大学 法学院 福建 厦门 361005)

摘 要 除法国等少数国家外,世界各国对纯经济损失都采取限制索赔的态度。国际公约逐渐认可对船舶油污纯经济损失的赔偿,前提是油污事件和损失之间符合严格的合理近因标准。中国目前并无关于船舶油污损害民事赔偿的专门立法,仅有相关原则性的规定,原则上不宜支持船舶油污纯经济损失赔偿,但渔民渔业权受侵害遭受的纯经济损失应作为例外情形处理。

关键词 船舶油污损害;纯经济损失;赔偿;中国

中图分类号 D92 **文献标志码** A **文章编号** 1673-291X(2010)21-0097-02

前 言

随着中国石油储备战略的实施,近年来,中国海上石油运输量迅速增加,石油泄漏事件频频发生,造成严重的海洋环境污染及巨大损失。据统计,自 1979—1999 年的二十年间,中国海域共发生船舶溢油事故 2 353 起,平均每 3.5 天发生一起,溢油量在 50 万吨以上的重大事故为 5 起,总溢油量约 29 754 吨^[1]。船舶油污造成环境损害或潜在的环境损害危险,使得受害者遭受收入及利润损失,这类损失大多与财产权损害无关,属于纯经济损失。关于因船舶油污造成的纯经济损失是否给予赔偿的问题,中国的司法实践及学术界的理论研究几乎处于空白状态。

一、船舶油污纯经济损失的内涵及立法论视角之审视

(一)纯经济损失的内涵界定

船舶油污纯经济损失的赔偿建立在侵权纯经济损失赔偿与否的基础之上,而侵权行为所致纯经济损失赔偿在各国法律与实践中的大相径庭。所谓纯经济损失,指被害人所直接遭受的经济上的不利益或金钱上的损失,它并非是被害人的人身或有形财产遭受损害而间接引起的,或者说,它并非是被害人所享有的人身权或物权遭受侵犯而间接引起的^[2]。由于纯经济损失具有直接性、无形性及抽象性等特征^[3],各国对纯经济损失是否赔偿的问题尚未形成统一的标准和模式,除了法国等少数国家,世界各国的法律制度长期以来都对侵权行为所致纯经济损失的索赔予以限制。

(二)船舶油污损害赔偿公约体系中的赔偿问题

国际社会为应对船舶油污索赔问题,于 1969 年签订了《1969 年国际油污损害民事责任公约》(下称 CLC-69),并于 1992 年通过新的议定书对其进行了修改。《1971 年设立国际油污损害赔偿基金公约》(下称 FC-71)是对 CLC-69 的补充,

其目的在于减轻 CLC-69 给船舶所有人带来的额外财政负担,同时,弥补 CLC-69 不足赔偿的部分^[4]。但 CLC-69 和 FC-71 所适用的“污染损害”没有关于纯经济损失的规定,为了解决船舶油污纯经济损失是否赔偿、赔偿范围如何确定等问题,《1992 年国际油污损害民事责任公约》(下称 CLC-92)、《1992 年设立国际油污损害赔偿基金公约》(下称 FC-92)对污染损害进行了重新定义:由于船舶泄露或排放石油,在船舶之外因污染而造成的损失和损害,不论这种泄露或排放发生于何处,但是,对环境损害的赔偿,除这种损害所造成的利润损失外,应限于已实际采取或行将采取的合理恢复措施的费用^[5]。但公约仅承认了对环境损害所造成利润损失的赔偿,对于其他形式的纯经济损失赔偿与否,没有明确的规定^[6]。

为了统一油污损害赔偿责任方面的国际法律,尤其是油污损害范围及计算方法,保护海洋环境,国际海事委员会于 1994 年通过《国际海事委员会油污损害指南》(以下简称《油污损害指南》);而针对 CLC 公约中定义模糊的问题,国际油污赔偿基金(IOPC Fund)编写了《索赔手册》^[7]。指南和手册根据 CLC-92 和 FC-92 的精神,不仅规定了一般原则,更具体规定了损害赔偿范围,使得公约更具可操作性^[8]。

《油污损害指南》第 3 条将经济损失区分为相继经济损失和纯经济损失。相继经济损失指请求人因油类污染造成财产有形灭失或损害而遭受的资金损失,纯经济损失指请求人因财产的此种有形灭失或损害以外的原因而遭受的资金损失。相继经济损失可以获得赔偿,纯经济损失只有是油污本身引起时才能得到赔偿。仅仅证明损失和油污事件之间存在因果关系是不够的,只有在污染和损失之间存在合理的近因关系时,纯经济损失才能被视为由污染所引起。在确定近因是否存在时,至少应考虑以下因素:(1)请求人的活动与污染区之间地理上的距离;(2)请求人在经济上依赖于受损的自然资源的程度;(3)请求人的业务活动在直接受污染影响地区的经济活动中所占的比重;(4)请求人自身能减轻其损失

收稿日期 2010-04-29

作者简介:许娟(1986-),女,江苏宿迁人,硕士研究生,从事合同法研究。

的范围 (5) 损失的可预见性 (6) 造成请求人损失的并存原因的影响^[9]。

二、中国处理船舶油污纯经济损失赔偿应有的立场

(一) 原则上不支持对船舶油污纯经济损失的赔偿

中国民法承袭于大陆法系,不能用英美法系中的“可预见性”原理来指导中国的司法实践,所以油污损害赔偿的范围很难控制,又没有相应的立法加以规定,司法实践也少之又少。在当前的法律环境中,对船舶油污纯经济损失的赔偿请求应采取原则上不予支持,只有在特殊情况下才赋予受害人索赔权的谨慎态度,即适用“原则—例外”的赔偿原则。

首先,允许索赔纯经济损失可能过分扩大赔偿的范围,船舶油污侵权造成的纯经济损失,其索赔主体牵涉甚广,尤其在近海油污事故中,在事故发生地周围经营业务的商事主体无疑会构成索赔的庞大团体。纯经济损失的索赔将极大地稀释侵权者有限的赔偿能力,CLC 和基金公约所规定的责任限额要求“当可索赔的请求总额超过限额时,要按比例降低索赔额”^[10],因此,在赔偿主体的资产不足以偿付全部索赔时,受偿主体越多、赔偿项目越多、数额越大,受偿主体平均获得的赔偿额越小,不利于受到油污直接而即刻损害的索赔主体获得足额赔偿。

其次,世界各国尚未设计出既能合理限制纯经济损失,又便于实践操作的规则 and 标准。即使通过所谓的“近因原则”加以限定,由于因果关系的确定向来标准不一,因此难以促成判决的统一,完全依赖主观色彩浓厚的因果关系判断来确定数额巨大的损害赔偿金的归属,不仅有失稳妥,而且难以令多数人信服。另一方面,基于索赔人数、实际损害额的不确定性以及赔偿义务人对赔偿的无法预见性,油污纯经济损失的索赔很有可能在解决一个索赔问题的同时,引发相应的连锁诉讼。

最后,将于 2010 年 7 月 1 日施行的《侵权责任法》并未规定纯经济损失,在理论界,多数学者基于防止索赔范围无限扩大及对赔偿义务人造成过重负担的考虑,主张对于故意侵权行为造成的纯经济损失索赔应予支持,因过失侵权造成的纯经济损失则不予赔偿,而实践中,故意促成油污事故发生的事件十分罕见。另一方面,与责任保险、社会保障制度将损失予以社会化分散不同,侵权行为法规制的是损害在加害人与受害人之间如何分担问题,整个侵权行为法的历史就在于如何平衡加害人的“行动自由”和受害人的“权益保护”^[11]。

考虑到纯经济损失的不确定性及难以预见性,法律通过对损失的不同分类,将纯经济损失排除于损害赔偿之外,是基于对社会主体行为自由与权益保护的权衡。虽然纯经济损失价值不一定低于直接经济损失,但纯经济损失是一种脱离了受害人财产或人身而发生的不利益,它通常是民事主体生活于社会中所必须忍受的一种摩擦,否则人人将因彼此过度维护自己的权利而不胜其扰^[12]。

现代社会保险事业发展迅速,有些纯经济损失由加害人投保第三人责任险或由受害人投保意外事故险均可获得赔偿,这种方式可使损失很快得到合理的分散化解,比通过法律手段的救济更为适宜。因此,中国司法系统不必作出超前规定,旅游业、餐饮业、服务业等行业的损失可以通过保险制度予以保护,即寻找一个“深口袋”,构建一个“风险共同体”、一种“社会连带”的体系,以适应现代社会“生存权”不断勃兴的趋势^[13]。

(二) 例外赔偿的情形

在原则上不支持船舶油污纯经济损失索赔的法律环境中,渔民因船舶油污遭受纯经济损失的情形,应作为不予赔偿的例外。英国法院一直将渔民的纯经济损失作为船舶油污纯经济损失不赔原则的例外,其在“Land catch Ltd. V.IOPC Fund”一案的判决中这样解释赔偿渔民纯经济损失的合理性:油污虽然没有对渔民财产或人身造成损害,但是渔民赖以生存的方式受到了影响,这可以视为油污造成的直接、即刻的损害,因此可以赔偿渔民遭受的纯经济损失^[14]。也可以说,英国法院之所以允许赔偿渔民的纯经济损失,主要是基于政策考量,给予渔民的利益以特别的保护。对于海洋环境经济损失,美国运用 Robins 规则排除油污责任人的赔偿责任,但对以捕鱼为生的渔民,美国判例法却抛弃 Robins 规则,赋予其特殊的地位和待遇^[15]。美国法院长期以来认为,以捕鱼为生的渔民对捕捞海域享有某种特殊的财产权利,其所受的损害与一般公众所受的损害具有不同之处。

结语

在中国目前的法律环境中,尚不宜无限扩大因船舶油污造成损失的赔偿范围,原则上应拒绝对纯经济损失的赔偿,以适当控制船舶营运成本的增加,避免油污损害索赔多重复讼,实现侵权者与受害人之间的利益平衡。但法律的生命不在于逻辑而在于经验,基于政策等因素考量,应将渔民因船舶油污遭受的纯经济损失作为例外情形给予赔偿,以保障渔民的基本生存资源。

参考文献:

- [1] 陈安.国际商事法学[M].北京:北京大学出版社,1999:230.
- [2] 徐国平.船舶油污损害赔偿法律制度研究[M].北京:北京大学出版社,2006:90.
- [3] 彭惠连,周小祺.纯粹经济损失初探[J].法制与社会,2007,(4):133-134.
- [4] 邢海宝.海商法教程[M].北京:中国人民大学出版社,2008:348-349.
- [5] 罗娜,金刚.船舶油污损害中纯经济损失的赔偿范围问题研究[J].中南财经政法大学研究生学报,2007,(4):151-155.
- [6] 徐国平.船舶油污损害赔偿法律制度研究[M].北京:北京大学出版社,2006:97.
- [7] 赖惠燕,王法利,王君玲.船舶油污损害之纯经济损失赔偿问题研究[J].海洋开发与管理,2006,(6):104-107.
- [8] 邢海宝.海商法教程[M].北京:中国人民大学出版社,2008:350.
- [9] 国际海事委员会油污损害指南[Z].中国海商法年刊,1994,(5):463-468.
- [10] 郭杰.论油污损害中的纯经济损失[J].中国海商法年刊,1994,(5):256-257.
- [11] 曹险峰.论“多因一果”的侵权行为——兼论多数人侵权行为体系之建构[J].法律科学,2007,(5):155-163.
- [12] 张新宝,张小义.论纯粹经济损失的几个基本问题[J].法学杂志,2007,(4):15-19.
- [13] 林立.波斯纳与法律经济学分析[M].上海:上海三联书店,2005:330.
- [14] 董明慧.船舶油污损害民事赔偿范围研究[D].上海:上海海事大学,2008.
- [15] 彭晋平.海洋油污损害中的纯粹经济损失赔偿问题[J].太平洋学报,2006,(11):83-92.

[责任编辑 陈丽敏]